Gernot L. Geise

Die deutschen Flugscheiben gab es!

Die deutschen Flugscheiben (genauer: Flugkreisel), die noch heute wegen ihres Aussehens so unwirklich „fremdartig“ erscheinen, waren im Gegensatz zu den nach dem zweiten Weltkrieg hochgespielten UFOs ganz reale aber höchst geheime deutsche Entwicklungen, die kurz vor dem Ende des Krieges tatsächlich vereinzelt sehr erfolgreich zum Kampfeinsatz kamen.

Die Verantwortlichen in den USA hatten schnell erkannt, welcher einmalige Glücksfall ihnen durch die Sichtung einiger dieser Flugscheiben und die darauf geschickt inszenierte UFO-Hysterie geboten wurde. Eine abstrusere Erklärung für Fluggeräte als interstellare Raumschiffe gibt es wohl nicht, zumal Deutschland ja nun gründlichst ge- und zerschlagen war. Und ganz so dumm waren die US-Verantwortlichen auch nicht, dass sie nicht gewusst haben sollen, dass eine Lüge umso eher geglaubt wird, je unwahrscheinlicher sie klingt. Wer solch ein Fluggerät beobachtet hatte und es meldete, war damit schon gebrandmarkt und galt zukünftig als unzurechenbarer geisteskranker Spinner.

In der geheimen US-Basis „Area 51“ sollen angeblich bis heute UFO-ähnliche Fluggeräte getestet werden, von denen immer wieder behauptet wird, sie seien „außerirdische“ Konstruktionen, oder zumindest würden sie auf Bauplänen von irgendwelchen Außerirdischen basieren. Handelt es sich hierbei um Schutzbehauptungen, oder soll hier gezielt von höchst irdischen geheimen Entwicklungen abgelenkt werden? Ich denke, dass beides zutrifft.

Wenn man die Entwicklungen der deutschen Forschung gegen Ende des zweiten Weltkrieges kennt (das Wenige, was bekannt wurde), so sieht man hier ganz zwangsläufig Parallelen, die absolut nichts „Außerirdisches“ an sich haben, wenn auch viele dieser Fluggeräte selbst heute noch futuristisch wirken. Das Thema der deutschen Flugscheiben ist ganz ähnlich wie das der UFOs ziemlich geheimnisumwittert, weil es während des zweiten Weltkrieges allerhöchster Geheimhaltung unterlag und die Siegermächte, sofern sie einige wenige Unterlagen oder Geräte (-teile) erbeuten konnten, diese Geheimhaltungsstufe auch weiterhin aufrecht hielten.

Da sich kein Geheimnis ewig halten kann, und weil immer irgendwo einige wenige Details duchsickern, blühte seit der Zeit nach dem Krieg das Geschäft der Fantasten mit Halbwahrheiten und Wunschträumen.



Die deutschen Flugscheiben (hier ein russisches computergeneriertes Bild) hatten bis zu rund siebzig Metern Durchmesser.

Dass die Amerikaner bisher noch keine einwandfrei funktionierende Flugscheibe herstellen konnten, könnte durchaus daran liegen, dass die deutsche Technik zu Kriegsende tatsächlich „hundert Jahre“ weiter entwickelt war als die alliierte, wie es unabhängig voneinander von Aussagen entsprechender amerikanischer Forscher (nicht etwa Soldaten, die standen oftmals nur kopfschüttelnd vor Geräten und wussten nichts damit anzufangen) nach Sichtung der bei Kriegsende erbeuteten Geräte und Pläne überliefert ist. Das würde auch erklären, warum der „Stealth-Bomber“ B-2 erst in unserer heutigen Zeit mit der weiter entwickelten amerikanischen Technik einsatzreif wurde, obwohl sie ihn bei Kriegsende als Horten-Maschine schon fix und fertig entwickelt erbeutet hatten.

Man sollte nicht so blauäugig sein und glauben, dass nach Kriegsende alle hochrangigen deutschen Wissenschaft-



Das Nurflügelflugzeug Horten Ho-XIII im Flug. Dieses futuristisch aussehende Fluggerät, das an heutige UFO-Sichtungen erinnert, besaß bereits exzellente Flugeigenschaften.



DAS WUNDER VON SCHWEINFURT 1944

DEUTSCHE UNTERTASSEN VERNICHTEN 145 SUPERFESTUNGEN

WOCHEN-Echo

21. Mai 1950 (V. b. b.) 4. Jahrgang, Folge 21, 80 Groschen

ler in die USA (oder nach Russland) verfrachtet worden seien. Es waren im Zuge der Operation „Overcast“, die später in „Paperclip“ umbenannt wurde, gerade mal 765 Wissenschaftler, Ingenieure und Techniker, die einkassiert wurden. Das waren durchaus nicht nur Geisteskapazitäten, sondern auch kleinere Techniker und Monteure. Und man sollte nicht glauben (selbst wenn die Amerikaner das taten), dass alle „erbeuteten“ Wissenschaftler sogleich freudig und freiwillig dem feindlichen Sieger alle ihre wissenschaftlichen Erkenntnisse überlassen hätten. - Ihren „Befreiern“, die keinerlei moralische Skrupel hatten, Deutschland kurz und klein zu bomben, insbesondere ganz gezielt die Zivilbevölkerung! Und die keinerlei Skrupel hatten, auch nach dem Ende des Krieges nicht mit der „Dezimierung“ der Überlebenden weiter zu machen. Und die entgegen jedem internationalen Völkerrecht das besiegte Deutschland und seine Bevölkerung ausplünderten und beraubten, was nicht niet- und nagelfest war. Auch diejenigen Techniker, die ich im Laufe meines Lebens kennenlernen durfte, die während des Krieges an kriegswichtigen Projekten mitgewirkt hatten, hätten niemals ihr Wissen an den ehemaligen Feind weitergegeben und bezeichneten Wissenschaftler wie Wernher von Braun als „Vaterlandsverräter“. Wenn „erbeutete“ deutsche Wissenschaftler „freiwillig“ ihr Wissen preisgaben, dann oftmals in der Art, dass nur Halbwissen oder direkte Falschinformationen weitergegeben wurden, wie es etwa der Flugscheiben-Testpilot Dr. Richard Miethe machte, der nach Kriegsende an der Konstruktion des AVRO-Car beteiligt war und dafür sorgte, dass dieses Fluggerät eine Fehlkonstruktion wurde.

Man mag dazu stehen, wie man will, und heute sieht die Situation ganz anders aus, zumal die von den Kriegsgegnern an der deutschen Bevölkerung angerichteten Greuel inzwischen erfolgreich aus dem Bewusstsein der Bevölkerung verdrängt worden sind.

Der Begriff „Flugscheibe“ stammt erst aus der Zeit um oder nach 1950. Die Geräte, die während des Krieges gebaut worden sind, nannte man „Flugkreisel“, „Rundflügel-Flugzeuge“ oder „Flügelräder“. Es gab sie wirklich, seit etwa dem letzten Drittel der 30er-Jahre arbeiteten verschiedene deutsche Techniker (-Gruppen) unabhängig voneinander an der Entwicklung von scheibenförmigen Flugkörpern mit unterschiedlichen Antrieben. Dabei kommen als Entwicklungs- und Erprobungsgebiete zumindest Thüringen, der Raum um Prag sowie das Umfeld von Köln infrage.

In dem unterirdischen Junkers-Zweigwerk in Böhmisch-Rabstein bei Pilsen und auf den Junkers-Flugplätzen in Bernburg und Merseburg soll ebenfalls an Flugkreiseln gearbeitet worden sein. Auf den Flugfeldern Rechlin-Lärz und Rechlin-Tarnewitz sollen zwei Flugkreisel-Prototypen mit Maschinenkanonen nachgerüstet worden sein. Im April 1945 ordnete der Sonderbevollmächtigte für Raketen und Strahlflugzeuge SS-Obergruppenführer Dr.-Ing. Kammler an, den in den Letov-Werken bei Prag entwickelten Flugkreisel unter dem Sonderbevollmächtigten für Flugzeugproduktion im Reichsprotektorat Böhmen und Mähren Oberingenieur Georg Klein in einer Kleinserie herzustellen. Klein berichtete darüber in mehreren Nachkriegs-Zeitungsartikeln [Gehring/Rothkugel, Flugscheiben-Mythos, S. 18].

Es kann als ziemlich gesichert angesehen werden, dass kurz vor Ende des Krieges mindestens fünfzehn scheibenförmiger Fluggeräte einsatzbereit waren, die nicht nur für damalige Zeiten über fantastische Flugeigenschaften verfügten und jedem feindlichen konventionellen Kampfflugzeug haushoch überlegen waren. Das belegen auch eine ganze Reihe von Augenzeugenberichten. Diese Geräte müssen trotz ihrer kurzen Entwicklungszeit schon sehr ausgereift gewesen sein, auch wenn es sich möglicherweise um verschiedene Typen gehandelt hatte. Sie wurden noch vereinzelt sehr erfolgreich gegen die anfliegenden Bomberströme eingesetzt. Augenzeugen berichteten, dass einige wenige dieser Scheiben innerhalb kürzester Zeit eine ganze Bomberflotte einschließlich des Begleitschutzes auflösen konnten. Diese seltenen Einsätze konnten gegen die alliierte Übermacht jedoch nichts mehr ausrichten. So erfolgreich die Scheiben noch agierten, waren ihre Einsätze noch nicht einmal der berühmte Tropfen auf den heißen Stein.

Man mag sich fragen, warum diese „Superwaffen“ - und die Flugkreisel waren ja nicht die einzigen (siehe mein



Buch „Flugscheiben: Realität oder Mythos“, Kapitel „Antriebe, Geräte, Waffen und andere Erfindungen“) - es nicht vermochten, zumindest das Kriegsende hinauszuzögern? Diese Frage stellt sich jedoch nur, wenn man die allgemeinen Umstände außer Acht lässt. Gegen Kriegsende war eine wie auch immer geartete geregelte Koordination überhaupt nicht mehr möglich. Es herrschte allgegenwärtig ein unvorstellbares Chaos. Sich widersprechende Anweisungen und Befehle, Kompetenzstreitigkeiten zwischen den einzelnen Wehrmachtsteilen, fehlende Materialien, feindliche geheimdienstliche Aktivitäten, Verrat, regelmäßige Bombardierungen wichtiger Industriekomplexe oder Bahnlinien usw. usw. - die Liste lässt sich problemlos verlängern - sorgten dafür, dass so gut wie keine Kapazitäten für „außergewöhnliche“ Produktionen zur Verfügung standen.

Man muss es realistisch sehen: Es ist nicht damit getan, ein Gerät zu entwickeln. Das mag noch in Eigenregie möglich sein. Für eine Serienproduktion werden jedoch Produktionsanlagen benötigt (die bereits für andere kriegswichtige Produktionen belegt waren), auch wenn verschiedene Komponenten von unterschiedlichen Zulieferern gefertigt werden konnten (die ihrerseits allerdings ebenfalls schon mit anderen kriegswichtigen Produktionen ausgelastet waren).

Für eine Produktion werden immer eine gewisse Menge Facharbeiter benötigt, und diese lassen sich nicht so einfach vervielfältigen. Das heißt, dass diese Menschen aus anderen Produktionszweigen abgezogen werden müssten und dort wiederum fehlten.

Dann muss die Materialversorgung gesichert sein. Die Zulieferung von einfachen Materialien (Holz, Stahl usw.) war zwar noch möglich, aber Speziallegierungen etwa waren kaum noch erhältlich. Diese Materialien mussten dann angeliefert werden, überwiegend durch Güterzüge. Das Bahnnetz wiederum wurde regelmäßig durch Bombardierungen zerstört. Und selbst wenn diese Probleme gemeistert werden konnten, musste eine Finanzierung gesichert sein. Es waren zwar Kriegszeiten, aber kostenlos gab es auch damals nichts.

Um die Genehmigung zu erhalten, eine Serienproduktion eines Gerätes anlaufen lassen zu können, musste letztendlich die Führung davon überzeugt werden, dass dieses Gerät einen größtmöglichen Nutzen erzielen konnte. Die Führung prahlte vor der Öffentlichkeit damals zwar immer wieder mit neuen „Vergeltungs-“, „Sieges-“ oder „Geheimwaffen“, die letztendlich den „Endsieg“ ermöglichen würden, obwohl sich die feindlichen Truppen bereits innerhalb des Reiches aufhielten und alles kurz und klein gebombt worden war, erkannte jedoch nicht den Wert von wirklichen „ultimativen“ Waffen und Geräten und gab den Vorzug in der Produktion den konventionellen Waffen. Einige wenige herausragende Entwicklungen wie etwa der Strahljäger Me 262 oder der Raketenjäger Me 163 schafften es, in größerer Serie gebaut zu werden. Der Serienbau der Flügelbombe Fi 103 (später bekannt als V-1) wurde bereits viel zu spät angeordnet, sie hätte schon rund zwei Jahre früher einsatzbereit sein können. Dafür wurde die Entwicklung des A 4 (= Aggregat 4, später bekannt als V-2) ungewöhnlich stark forciert, obwohl seine Verwendung als Kriegswaffe im Vergleich zu den Herstellungskosten mehr als bescheiden war. Und der überlegene Strahljäger Me 262 wurde, obwohl noch in Serie gebaut, oft genug durch feindliche Jagdflugzeuge am Boden zerstört, weil kein Treibstoff mehr vorhanden war, um aufsteigen zu können, oder weil es schlicht und einfach nicht mehr genügend Piloten gab.

Was nach dem Krieg aus den wenigen gebauten Flugscheiben wurde, da niemals etwas von einem Abschuss oder Absturz einer Scheibe erwähnt wurde (es sei denn, man bezeichnet den späteren einen oder anderen UFO-Absturz



Der erste serienmäßig produzierte Düsenjäger der Welt, die Messerschmitt Me-262.



Der von dem exzellenten Flugzeugkonstrukteur Alexander Lippisch entwickelte „Volksjäger“ DM-1 war für die amerikanischen Beutejäger so utopisch, dass sie ihn bis heute nicht nachbauen können, insbesondere sein Ram-Triebwerk, das auf Kohlebasis arbeitete. Von ihm wurden jedoch nur einige Prototypen gebaut. Die erbeuteten Prototypen verrosten bis heute in den USA in Lagerhallen.





Das „Bierdeckel“ genannte Rundflügelflugzeug A. S. 6 von Arthur Sack (linkes Bild) war eine kaum flugfähige Fehlkonstruktion aus Sperrholz auf der Basis herkömmlicher Flugzeuge. Die Amerikaner erbeuteten das Vehikel und bauten daraus ihr Vought V-173 „Pancake“ („Pfannkuchen“), das ebenso schlechte Flugeigenschaften hatte (rechtes Bild). Nicht alles, was man stahl, war auch automatisch gut!

als Absturz einer reichsdeutschen Flugscheibe), wohin die Baupläne gerieten oder ob eventuell doch alle vernichtet wurden, bleibt unbeantwortet und gerät unweigerlich in den Bereich der Spekulation. Sichtungen aus der Zeit nach dem zweiten Weltkrieg legen jedenfalls nahe, dass doch noch die eine oder andere Maschine das Kriegsende überstanden haben könnte, zumal es Beobachter gibt, die auch Jahre nach dem Krieg auf niedrig fliegenden Scheiben reichsdeutsche Hoheitszeichen identifiziert haben wollen. Möglicherweise konnten auch wenige Flugscheiben, oder Teile davon, von den Siegern erbeutet werden (wobei sich dann jedoch die Frage stellt, wieso diese noch deutsche Hoheitszeichen trugen). Für die These, dass sich Deutsche „rechtzeitig“ vor dem Ende des Deutschen Reiches absetzen konnten, spricht ebenfalls, dass bei den ersten dokumentierten „UFO“-Landungen (insbesondere in den USA) die Insassen mit den (amerikanischen) Beobachtern deutsch oder englisch mit deutschem Akzent kommunizierten. Weiterhin wird von diesen ersten „UFO-Begegnungen“ beschrieben, dass die Insassen „Menschen“ gewesen seien, die sehr an deutsche erinnernde Uniformen getragen hätten.

Eine der möglichen Spuren eventuell erbeuteter Flugscheibentechnologie führt nach Kanada, wo sie sich allerdings verliert. Wir sind bei unseren Nachprüfungen aufgrund fehlender eindeutiger Dokumente also auf die Aussagen von Zeitzeugen oder Menschen angewiesen, die diese Geräte noch mit eigenen Augen gesehen haben.

Die wenigen zum Einsatz gekommenen Flugkreisel funktionierten im Grunde nach dem Hubschrauber-Prinzip, d. h., der Hauptantrieb bestand meist aus einem rotierenden Rotorblätter-Ring, wobei die Rotorblätter im Gegensatz zum Hubschrauber meist an den Außenkanten in einer Führung verliefen. Dadurch konnte man ähnlich wie in einer Turbine einen ganzen Rotorblätter-Kranz verwenden, der bereits bei relativ niedrigen Drehzahlen einen relativ hohen Auftrieb erzeugte. Dabei experimentierte man mit verschiedenen Möglichkeiten. Teilweise kamen auch Strahltriebwerke zum Einsatz, insbesondere für den Vortrieb. Zumindest angedacht wurden aber auch schon unkonventionelle Antriebe. Nach Zeitzeugen soll zumindest ein Prototyp mit einem unkonventionellen Antrieb (einer Art „Schwerelosigkeitsantrieb“, was immer das technisch gesehen auch war) ausgestattet gewesen sein. Dabei handelte es sich bei den gebauten Geräten nach Augenzeugenberichten nicht etwa um kleine Fluggeräte, sondern um Ausführungen zwischen dreißig und siebzig (!) Metern Durchmesser, also in wahrhaft gigantischer Größe.

Ein Flugkreisel konnte innerhalb weniger Minuten eine enorme Flughöhe erreichen und war aufgrund seiner Scheibenform jedem konventionellen Flugzeug an Geschwindigkeit und Manövrierfähigkeit überlegen. Mit zu den unglaublichen Geschwindigkeiten der Flugscheiben trug auch eine spezielle Luftabsaug-Technik an den Flügelkanten bei, wodurch eine Materialüberhitzung vermieden und demgemäß keine speziellen hitzefesten Materialen benötigt wurden. Durch diese Technologie, die seltsamerweise ebenfalls völlig in Vergessenheit geriet, waren auch die enormen Geschwindigkeiten (Zeitzeugen sprechen von bis zu 60.000 km/h!) möglich, ohne dass die Schallmauer durchbrochen werden musste, mit der bis heute schnelle Jagdflugzeuge zu kämpfen haben.

Mit einem Flugkreisel in der Luft rechtwinklige Haken zu schlagen, war noch das Einfachste der möglichen Flugmanöver. Diese Manöver mit hoher Geschwindigkeit durchführen zu können, bedingt allerdings ein eigenes Gravitationsfeld, sonst hätten die Piloten die gewaltigen Fliehkräfte nicht überlebt. Und auch zu solchen Entwicklungen lassen sich selbst heute noch Hinweise finden.

Obwohl die ersten gebauten Geräte zum Teil schwierig zu behebende Kinderkrankheiten besaßen, wie auch der vor einigen Jahren verstorbene Flugscheiben-Konstrukteur J. Andreas Epp einräumte, waren die zuletzt gefertigten und zum Einsatz gekommenen Flugkreisel bereits relativ ausgereift. Es ist kein Fall bekannt, bei dem eines dieser Geräte bei ihren Einsätzen von feindlichen Begleitjägern abgeschossen werden konnte.

Die ehemals vorhandene deutsche Flugscheiben-Technologie wird uns erfolgreich seit Kriegsende vorenthalten. Hinweise darauf und Aussagen von Augenzeugen oder Betroffenen werden offiziell als Spinnerei oder Wunschdenken Ewiggestriger abgetan. Und doch hatten etwa die britischen Geheimdienste schon seit Beginn der Vierzigerjahre um die Flugscheiben-Entwicklungen in Deutschland gewusst! Wie ist das möglich, wenn das alles nur utopische Fantasien gewesen sein sollen?

Deutschland stand mit den Flugscheiben-Entwicklungen ja nicht allein da. Seit den Dreißigerjahren wurden auch bei den Alliierten Versuche mit Rundflugzeugen und flugscheibenähnlichen Geräten gemacht, etwa von J. E. Caldwell in den Dreißiger- und dem „Fliegenden Pfannkuchen“ der US-Marine in den Vierzigerjahren [Gehring/Rothkugel, Flugscheiben-Mythos, S. 85]. Diese Geräte entsprachen in ihren miserablen Flugeigenschaften allerdings eher dem Rundflügelflugzeug von Arthur Sack, das eine Sperrholzkonstruktion mit konventionellem Propellerantrieb auf der Basis eines Sportflugzeuges war.

Insbesondere in den USA gibt es eine ganze Reihe von Patentanmeldungen von flugscheibenähnlichen Geräten, seit etwa den Zwanzigerjahren bis weit nach dem zweiten Weltkrieg. Hierbei handelt es sich jedoch fast ausschließlich um rein theoretische Überlegungen, die niemals realisiert wurden, nicht einmal als Modell.

Weiterführende Literatur:

Gernot L. Geise: „Flugscheiben: Realität oder Mythos?“, Michaels Verlag, Peiting 2005

